



Centro Universitário de Brasília
Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento
ICPD

FELIPE ANDREI M. A. A. VUSCOVIC

A LOGÍSTICA DOS PORTOS BRASILEIROS NA EXPORTAÇÃO DA SOJA

Brasília
2006

FELIPE ANDREI M. A. A. VUSCOVIC

**A LOGÍSTICA DOS PORTOS BRASILEIROS NA
EXPORTAÇÃO DA SOJA**

Trabalho apresentado ao Centro Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD) como pré-requisito para a obtenção de Certificado de Conclusão de Curso de Pós-graduação *Lato Sensu*, na área de Comércio Exterior.
Orientador: Cláudio Ferreira da Silva

Brasília
2006

Dedico esse trabalho aos meus pais, Sr. Felipe Vuscovic e Dr. Andrea Vuscovic, que me ensinaram a ser uma pessoa justa e digna. A minha querida Avó, Dr. Emiliana pelo incentivo e carinho ao longo de nossa convivência (saudades).

AGRADECIMENTO

Agradeço ao orientador Cláudio Ferreira da Silva que com profissionalismo e dedicação soube conduzir-me na construção dessa monografia.

E, agradeço sobretudo a Deus fonte maior de toda inspiração e conhecimento universal.

“O êxito começa no exato momento em que o homem decide o que quer e começa a trabalhar para consegui-lo.”

Roberto F. Silva

RESUMO

Nos dias de hoje, a logística é considerada o elo mais importante na cadeia de produção. A logística está presente em todas as áreas do setor produtivo, dentro das fábricas, nos depósitos e terminais, nos diversos modais de transporte, enfim, não se produz nada sem ter a logística envolvida. Nesse sentido, a operação de qualquer cadeia logística competitiva requer eficiência do sistema de transporte que lhe serve, pois a distribuição física de mercadorias tem no transporte, principalmente o portuário, o elemento encarregado da translação física do bem material. É através dos transportes que se viabiliza ou inviabiliza os fluxos de mercadorias entre mercados cada vez mais abertos e desregulamentados. Na busca pela competitiva gestão e operação dos transportes, tem-se percebido volumoso incremento nos investimentos em soluções de suporte em tecnologia da informação e comunicação, por parte dos produtores e das empresas. Contudo, esses investimentos se dão de forma isolada. Dentro desta realidade, o escoamento do agronegócio da soja brasileira destinada ao comércio exterior, ainda vive um momento extremamente desafiador. Entre os principais problemas logísticos enfrentados se pode incluir a burocracia governamental, a falta de infra-estrutura que envolve portos, armazéns, estradas e o alto custo dos fretes. Para superar esses desafios as empresas e governo precisam planejar e coordenar suas ações de forma integrada, através das parcerias-público privadas. Desta maneira, o país pode ter uma posição estratégica no cenário do comércio exterior.

Palavras-Chave: Logística, distribuição física de mercadorias, agronegócio da soja, parcerias público-privadas.

ABSTRACT

Nowadays, logistic is considered the most important link in the production chain. Logistic is present in all areas of the productive sector, inside of the factories, in the deposits and terminals, in many modals of transport, at last, is produced nothing is produced without having logistic involved. In this direction, the operation of any competitive logistic chain requires efficiency of the transport system that serves it, therefore the physical distribution of merchandises has in the transport, mainly the port, in charge element of the physical translation corporeal property it. It is through the transports that if more make possible or make impracticable the flows of merchandises between opened and without regulation markets each time. In the search for the competitive management and operation of the transports, one has perceived voluminous increment in the investments in solutions of support in technology of the information and communication, on the part of the producers and the companies. However, these investments if give of isolated form. Inside of this reality, the draining of the agronegócio of the Brazilian soy destined to the foreign commerce, still lives a challenging moment extremely. Between the main faced logistic problems if it can include the bureaucracy governmental, the infrastructure lack that involves ports, warehouses, roads and the high cost of the freights. To surpass these challenges the companies and government need to plan and to co-ordinate its action of integrated form, through the partnership-public private. In this way, the country can have a strategical position in the scene of the foreign commerce.

Word-Key: Logistic, physical distribution of merchandises, agronegócio of the soy, public-private partnerships.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 - Exportações do Complexo da Soja de 2000 a 2006	p. 20
Quadro 2 – Vantagens do Transporte Marítimo	p. 25
Quadro 3 – Desvantagens e Inconveniências no Transporte Marítimo	p. 26
Quadro 4 - Movimentação de cargas nos principais portos – 2004	p. 32

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E A EXPORTAÇÃO DA SOJA.....	14
1.1 CENÁRIO ATUAL DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO.....	14
1.2 A INTRODUÇÃO DA CULTURA DA SOJA NO BRASIL.....	17
1.3 PRINCIPAIS CORREDORES DE EXPORTAÇÃO DA SOJA	19
2 O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS NOS PORTOS BRASILEIROS	22
2.1 OS MODAIS DO TRANSPORTE INTERNACIONAL	22
2.2 EVOLUÇÃO DAS POLÍTICAS PORTUÁRIAS NO BRASIL.....	23
2.3 A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS E A LEI Nº. 8.630/93.....	27
2.4 CENÁRIO ATUAL DO SETOR PORTUÁRIO NACIONAL.....	29
2.4.1 A comunicação entre os portos.....	33
3 A LOGÍSTICA COMO FONTE DE VANTAGEM COMPETITIVA	36
3.1 CONCEITO DE LOGÍSTICA	36
3.2 A LOGÍSTICA NO BRASIL	37
3.3 A LOGÍSTICA DE TRANSPORTE	39
4 DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA O ESCOAMENTO DO AGRONEGÓCIO DA SOJA NOS PORTOS NACIONAIS	41
4.1 A CADEIA LOGÍSTICA DA SOJA E O SETOR PORTUÁRIO.....	41
4.2 A UTILIZAÇÃO DE SISTEMAS DE INFORMAÇÕES NOS PORTOS	42
4.3 AS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS.....	44
4.4 NOVOS HORIZONTES PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	45
CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIAS	56

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objeto de estudo “a logística dos portos brasileiros na exportação da soja.” Nesse sentido, dar-se-á ênfase aos investimentos em logística para armazenagem e transporte da soja até os terminais portuários.

Vale ressaltar que o comércio exterior brasileiro sofreu profundas transformações a partir da década de 90, quando o então presidente da República, Fernando Collor, empreendeu a abertura comercial e mudou a legislação sobre fluxos de capitais, permitindo uma maior abertura financeira a capitais externos.

Hoje, o comércio internacional vive a era da globalização, que faz com que os diversos mercados mundiais funcionem como ambientes fusionados, ou seja, um único mercado global, cujo resultado prático é um fluxo contínuo e crescente de mercadorias, de importação e exportação.

Neste contexto, as empresas devem voltar-se para o mercado exterior em busca de oportunidades negociais, diversificando sua clientela, aumentando com isso seus lucros, em benefício próprio e da própria sociedade, gerando novos empregos, recolhendo mais impostos. Nesse sentido, a agilização nas decisões, rapidez nas respostas e eficiência produtiva são fatores de sucesso no comércio exterior, onde vencem os mais ágeis e eficientes.

Para atender a um mercado sem fronteiras e sem pátria, os sistemas de transportes com seus meios e formas vêm se desenvolvendo configurando um padrão excludente de mão-de-obra operacional com intensa agregação de tecnologia, em especial aquela voltada para o aumento da velocidade e da capacidade de deslocamento de cargas.

Contudo, vários problemas logísticos impedem o Brasil de ser mais competitivo no mercado externo. Num momento em que as exportações estão em alta, a logística torna-se

fundamental, pois garante que as mercadorias possam ser escoadas para os clientes do Brasil no exterior, no tempo acordado.

O Brasil conta atualmente com 54 portos, entretanto, a infra-estrutura, principalmente dos portos públicos, não está preparada para receber equipamentos modernos capazes de movimentar *containers* com maior eficácia. Além disso, as instalações portuárias encontram-se em estado precário de conservação e a mão-de-obra disponível carece de qualificação.

Convém frisar que, nossos produtos, para chegarem ao seu destino, precisam contar com uma logística eficiente que vá desde o armazenamento até a entrega final do produto, pois só assim se poderá garantir a qualidade, o preço competitivo e atender as expectativas dos clientes no exterior.

Entretanto, a falta de coordenação dos investimentos e as deficiências da infra-estrutura logística faz com que Governo, órgãos públicos, empresas privadas e estatais e concessionárias realizem investimentos de forma independente ao invés de se buscar a complementaridade e integração.

Neste contexto, a problemática levantada para o estudo consiste em verificar que medidas podem ser tomadas na cadeia logística da soja para otimizar o escoamento da produção brasileira pelos portos?.

Buscando responder a questão levantada para a pesquisa foram colocadas as seguintes hipóteses:

- Impulsionados pelos avanços nos sistemas de informação, os portos mudaram de status na cadeia logística e hoje exercem papel primordial no escoamento da produção brasileira da soja.

- Apesar dos avanços nos sistemas de informação, os portos não responderam à demanda crescente, limitando o escoamento da produção nacional de soja.

Como a logística brasileira hoje é incompatível com o nível de desenvolvimento das exportações brasileiras a escolha do tema se justifica do ponto de vista econômico, pois o Brasil pode aumentar a entrada de divisas se investir na cadeia logística da soja para otimizar o escoamento da produção brasileira pelos portos nacionais.

A escolha justifica-se também do ponto de vista do produtor por diminuir os custos para o escoamento da produção da soja.

Justifica-se, ainda, do ponto de vista do pesquisador por permitir que o mesmo conheça as deficiências na cadeia logística da soja destinada ao mercado internacional.

A relevância do tema fica clara quando se acompanha a situação do Brasil no cenário econômico mundial, haja vista que as exportações podem viabilizar o equilíbrio da Balança Comercial do País.

Assim, a pesquisa tem como objetivo geral identificar as deficiências na cadeia logística da soja e suas conseqüências no escoamento da produção pelos portos nacionais. E, como objetivos específicos:

- Conceituar logística;
- Conhecer a importância dos portos na economia nacional;
- Verificar que medidas podem ser tomadas para otimizar o escoamento da produção de soja nos portos brasileiros;
- Investigar como se processa a comunicação entre os portos.

No que se refere ao método adotado para o estudo, quanto aos fins trata-se de pesquisa descritiva por que expõe características de determinado fenômeno e estabelece

correlações entre as variáveis. Assim, o fenômeno alvo deste estudo são as deficiências na cadeia logística da soja destinada ao comércio exterior. A pesquisa foi também aplicada por que apresenta proposta de implantação de sistemas de informação, de forma ampla, nos portos brasileiros de modo a melhorar a comunicação, otimizando, assim, a distribuição física de mercadorias destinadas ao mercado externo.

Quanto aos meios a pesquisa foi bibliográfica, pois se utilizou de materiais publicados em livros, revistas, jornais, e sites que forneceram instrumental analítico para o embasamento do estudo.

Quanto aos procedimentos adotados para a coleta dos dados bibliográficos, vale observar que foram analisadas obras de autores que se dedicam aos temas: comércio exterior, logística, agronegócio da soja e gestão portuária que, após consultados, foram alvo de fichamentos por parte do autor do trabalho.

No que tange a estrutura do trabalho, após breve contextualização sobre o tema, na parte introdutória, fez-se referência à problemática levantada, a justificativa e a relevância do tema e aos objetivos propostos.

Posteriormente, na primeira parte, discorreu-se sobre o comércio exterior brasileiro e a exportação da soja, traçando um breve perfil do cenário atual, sobre a introdução da cultura da soja no Brasil e sobre os principais corredores de exportação da soja.

A segunda parte foi dedicada ao transporte internacional de cargas abordando os modais do transporte internacional, a evolução das políticas portuárias no Brasil, a modernização dos portos e o advento da Lei nº. 8.630/93, dando destaque ao cenário atual do setor portuário nacional.

Na terceira parte o tema abordado foi a logística, onde se discorreu sobre o conceito de logística e, também sobre a logística no Brasil, dando ênfase à logística dos transportes.

A quarta e última parte, traz à tona os desafios e as perspectivas para o escoamento do agronegócio da soja nos portos nacionais, abordando a cadeia logística da soja e as deficiências do setor portuário nacional, discorrendo, ainda, sobre a utilização de sistemas de informações nos portos visando otimizar as exportações brasileiras. Deu-se destaque, também, ao advento das parcerias público-privadas e as recentes notícias que apresentam propostas de melhorias para gestão portuária nacional.

1 O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E A EXPORTAÇÃO DA SOJA

1.1 CENÁRIO ATUAL DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

De acordo com Maluf (2000, p. 23), “comércio exterior é a relação direta de comércio entre dois países ou blocos.” São as normatizações com que cada país administra seu comércio com os demais, regulando as formas, métodos e deliberações para viabilizar este comércio.

A globalização da economia faz com que os países intercambiem bens e serviços com mais rapidez, num fluxo que tende a ser cada vez mais ágil e interativo. Dessa forma, empresas e governos devem estar preparados para enfrentar os novos desafios que se apresentam no dia-a-dia de suas atividades.

O comércio exterior assume cada vez mais um papel vital para a maioria dos países do mundo, constituindo uma variável fundamental para o desenvolvimento das nações e por isso fatos ligados ao comércio exterior têm profundas implicações com as relações internacionais, sejam estas vistas nas suas repercussões internas ou externas.

Ao discorrer sobre o assunto Maluf (2000, p. 18) assim se posiciona:

Na ordem interna, o comércio exterior reflete a política de desenvolvimento do país indicando não só o nível já alcançado nesse processo, como também as suas dependências, vulnerabilidades e outras deficiências. Na ordem externa, o comércio internacional é, igualmente, uma variável estratégica. É o principal instrumento com que o mundo capitalista busca implantar a ordem econômica liberal, o ideal de integração e internacionalização da economia mundial.

Nesse sentido, o comércio exterior quase sempre é alvo do controle do Estado e grande número de organismos e acordos internacionais o normatizam, tendo como escopo a liberdade e a expansão das atividades comerciais. Contudo, países subdesenvolvidos e em desenvolvimento exercem o controle de maneira autoritária, discricionária e direta sobre o

fluxo comercial, estabelecendo quotas, exigindo licenças, fixando limites físicos e tributando de maneira exacerbada.

No caso específico do Brasil, são tantos os órgãos envolvidos na área de comércio exterior que se torna impossível ao interessado, seja exportador, seja importador, seja mesmo um investidor que queira aplicar no país ou no exterior, conseguir facilmente algum tipo de informação que lhe permita desenvolver com segurança negócios na área (VASQUEZ, 1997).

É importante destacar que a existência, por várias décadas, de um órgão voltado para o comércio internacional, Cacex – Carteira de Comércio Exterior, do Banco do Brasil, provocou certa acomodação junto ao empresariado que se acostumou a buscar respostas, orientação e até mesmo aporte de recursos que financiavam exportações de longo prazo.

Para Vasquez (1997, p. 15), o comércio exterior brasileiro continua carente de uma política operacional administrativa que parametrize e oriente sua evolução e crescimento, levando-se em conta que o mesmo tem sido um dos sustentadores da economia, colaborando com eficácia para que o produto interno bruto – PIB continue a ter um crescimento positivo.

O Brasil tem urgência de crescimento, para atender a uma demanda reprimida de uma população que ainda cresce desordenadamente, formada por milhares de jovens que chegam todo ano ao mercado de trabalho, num cenário pessimista, visto que o aumento de postos de serviços não acompanham o crescimento experimentado pela economia.

Dentro desta realidade, as trocas internacionais, representadas pelas exportações e importações, podem favorecer o surgimento de novas linhas de produção, que serão traduzidas em mais postos de trabalho. Daí a necessidade de se ter uma política definida para o setor produtivo voltado para as operações com o mercado externo.

O mundo está mudando a toda hora. O que valia ontem não vale hoje. O que vale é planejar no presente para que se possa construir o futuro.

Nas considerações de Vasquez (1997, p. 16), ao governo cabe: as reformas tributárias, a utilização das reservas cambiais no financiamento das exportações e importações, os Acordos internacionais e o suporte externo, via Embaixadas, Consulados, Câmaras de Comércio e outros que devem funcionar como apoio logístico a nossos empresários, captando oportunidades de negócios e orientando interessados, inclusive nas importações que possam revelar-se interessantes ao País e incorporarem tecnologia inexistente no Brasil.

Com relação ao empresariado, é importante destacar que hoje o profissional tem que conhecer as normas aplicáveis ao comércio internacional, como se negocia, quais os documentos, a legislação cambial do país de destino dos bens e serviços exportados pela empresa, ter conhecimento, no mínimo, de uma língua estrangeira, de utilidade comercial como o inglês, o espanhol, o alemão, condições de pagamento, marketing, tendências econômicas e políticas do país do comprador, ambiente macroeconômico do importador, sua posição no mercado local, seus concorrentes. Além disso, o profissional precisa ter visão interativa da área, participar de seminários, simpósios, feiras internacionais e outros.

O mundo tornou-se uma aldeia global. O Brasil quer queira quer não queira faz parte desta aldeia. O surgimento de grupos econômicos como a União Européia – UE, Nafta, Mercosul, Tigres Asiáticos e outros, é uma evidência da necessidade de se lutar por nosso lugar, buscando a inserção no contexto, sob pena de exclusão compulsória.

O País não pode ficar fora, até por instinto ou necessidade de sobrevivência. A interdependência mundial está criada e a luta pela ocupação do nosso espaço e, se possível, de outros deve ser a meta.

Com a globalização provocada pela revolução tecnológica, as prioridades mundiais modificaram-se passando a buscar relações mais transparentes e trocas comerciais baseadas na competição. Daí a necessidade de se profissionalizar a área, tendo em vista que o

comércio exterior não deve ser olhado apenas quando o mercado doméstico não vai bem. A relação tem que ser perene, duradoura e permeada de transparência (VASQUEZ, 1997).

Sendo assim, a empresa, ao entrar para o mercado internacional, deve ter plena consciência de que tal postura representa a abertura de nova frente de negócios e não somente uma fase momentânea para solução de dificuldades do mercado interno.

1.2 A INTRODUÇÃO DA CULTURA DA SOJA NO BRASIL

Embora tenha sido introduzida no Brasil há mais de 70 anos, a cultura da soja só atingiu um nível significativo de produção no final dos anos 1960. Após esse período, a soja atingiu um pico de produção na safra de 1989 e experimentou reduções em anos recentes. Atualmente, representa cerca de um quarto da produção nacional de grãos.

Segundo Medeiros (*apud* DUARTE e BRAGA, 1998, p. 129), “o crescimento expressivo da produção brasileira, ao longo das décadas de 1970 e 1980, esteve, a princípio, relacionado a cotações externas favoráveis do farelo de soja”. Assim, o setor agroindustrial foi estimulado pelo governo, o que proporcionou condições para o desenvolvimento de um parque industrial de processamento de soja.

Dentro desta realidade as áreas produtoras de soja no Brasil foram divididas em duas áreas de produção, a saber:

1. área tradicional, representada pelos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo.

2. área de expansão, representada pelos estados de Minas Gerais, Goiás, Tocantins, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Bahia, Distrito Federal, Maranhão e Piauí.

Convém destacar que até a década de 1970, era predominante a idéia de que a região de Cerrado não possuía capacidade para exploração agropecuária que atendesse aos

grandes interesses comerciais. Era vista apenas como uma região que servia à produção pecuária extensiva e ao extrativismo, em especial ao de madeira destinada à produção de carvão (MEDEIROS *apud* DUARTE e BRAGA, 1998).

A partir dessa década, a implementação de estratégias e políticas de desenvolvimento, aliadas a investimentos públicos em infra-estrutura, ocasionou impactos consideráveis sobre a expansão agrícola e a ocupação do Cerrado.

Assim, essa região assume importância estratégica para o desenvolvimento de uma agricultura comercial moderna e de alta produtividade, notadamente a cultura da soja, exportando excedentes consideráveis para o resto do país e para o exterior.

Apoiados na exploração de extensas áreas e na incorporação de novas tecnologias, os estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás são os que apresentam maior participação na produção regional da soja. Nos três primeiros meses do ano, o Estado do Mato Grosso despontou como principal exportador de soja em grão. Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) as vendas ao exterior pelo Estado do Mato Grosso somaram 2,480 milhões de toneladas no período de janeiro a março de 2006, contra 1,139 milhão em igual período do ano passado, representando elevação de 85% em comparação com o ano anterior (SECEX, 2006).

Já o Estado do Paraná, tradicional exportador do produto, foi responsável pela exportação de 524 mil toneladas, no período de janeiro a março de 2006. Isso representa um recuo de 24% em relação a igual período do ano passado (Disponível em: <http://www.agrinovaweb.com.br/agw_artigo.vxlpub?Codnoticia=111861>. Acesso em: 20 mai. 2006).

1.3 PRINCIPAIS CORREDORES DE EXPORTAÇÃO DA SOJA

O Brasil é o segundo maior produtor de soja em grão no mundo. Segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento entre os anos de 1996 a 2004, o cultivo de soja dobrou. A área plantada passou de 10.663, hectares para aproximadamente 21.284 hectares e a produção de 23.189 toneladas para aproximadamente 49.792 toneladas (CONAB, 2005).

A sojicultura, devido à alta produtividade e o baixo custo de produção, tem se destacado na agricultura e na pauta das exportações brasileiras, garantindo a posição do Brasil entre os maiores ofertantes mundiais da oleaginosa. Além disso, as condições mais favoráveis do mercado internacional vêm trazendo bom resultado financeiro para a maioria dos produtores nacionais que mesmo com a baixa da cotação do dólar, continuaram a investir no aumento da produção.

É importante destacar que produtos do complexo da soja como grãos, farelo, óleo são responsáveis por porção considerável das exportações agrícolas e agroindustriais no Brasil.

Entre os principais corredores de exportação da oleaginosa se pode citar os Estados do Mato Grosso, Paraná, Rio Grande do Sul, Goiás e São Paulo e as crescentes contribuições dos Estados de Minas Gerais, Maranhão, Bahia e Mato Grosso do Sul. Além do mais, as regiões Norte e Nordeste que apresentaram aumentos significativos na produção da soja (CASTRO e FONSECA, 1995).

O Estado do Mato Grosso aparece em primeiro lugar no ranking dos exportadores brasileiros da oleaginosa em 2004 e é apontado como responsável por 26,2% da quantidade exportada e 25,4% do valor exportado. As exportações de soja por empresas mato-grossenses evoluíram de 461,93 mil toneladas, em 1996, para 5,04 milhões de toneladas em 2004. O

valor exportado teve um crescimento significativo. Em 1996 as cifras alcançaram US\$129,17 milhões e em 2004 atingiram US\$1,37 bilhões.

O segundo maior exportador foi o Estado do Paraná que atingiu 23,5% da quantidade exportada em 2004 (CONAB, 2005).

Mesmo com os problemas levantados pelos chineses com relação à qualidade da soja brasileira, o Estado do Rio Grande do Sul aparece como terceiro maior exportador do produto em 2004, com 11,4% da quantidade exportada.

Vale ressaltar que o Estado de Goiás aumentou em mais de vinte vezes suas exportações de soja entre 1996 e 2003, caindo 15,6% em 2004 e alcançando a participação de 9,6% do total. Já o Estado de São Paulo apresentou um comportamento irregular nas exportações da oleaginosa, atingindo 5,1% da quantidade exportada em 2004.

Apesar da queda do volume de exportação no Estado de São Paulo, é possível constatar que as exportações brasileiras de soja em grão evoluíram de 3,6 milhões de toneladas correspondente a US\$ 1 milhão, em 1996, para 19,2 milhões de toneladas correspondente a US\$ 5,4 bilhões em 2004 (CONAB, 2005).

Os dados fornecidos pela Secretaria de Comércio Exterior - Secex mostram o comportamento das exportações do complexo brasileiro da soja, no período de 2000 a 2005, com previsão parcial para 2006, conforme demonstrado no quadro 1 a seguir:

Quadro 1 - Exportações do Complexo da Soja de 2000 a 2006

2006 (P)	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/tonelada)	VALOR (US\$ milhões)
GRÃO	25.200	230	5.796
FARELO	12.600	200	2.520
ÓLEO	2.200	470	1.034
TOTAL			9.350
2005	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/tonelada)	VALOR (US\$ milhões)
GRÃO	22.435	238	5.345
FARELO	14.422	199	2.865
ÓLEO	2.743	462	1.267
TOTAL			9.477
2004	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/tonelada)	VALOR (US\$ milhões)
GRÃO	19.248	280	5.395
FARELO	14.486	226	3.271
ÓLEO	2.517	549	1.382
TOTAL			10.048
2003	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/tonelada)	VALOR (US\$ milhões)
GRÃO	19.890	216	4.290
FARELO	13.602	191	2.602
ÓLEO	2.486	496	1.233
TOTAL			8.125
2002	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/tonelada)	VALOR (US\$ milhões)
GRÃO	15.970	190	3.032
FARELO	12.517	176	2.199
ÓLEO	1.934	402	778
TOTAL			6.009
2001	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/tonelada)	VALOR (US\$ milhões)
GRÃO	15.676	174	2.726
FARELO	11.271	183	2.065
ÓLEO	1.625	306	506
TOTAL			5.297
2000	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/tonelada)	VALOR (US\$ milhões)
GRÃO	11.517	190	2.188
FARELO	9.364	176	1.648
ÓLEO	1.073	335	359
TOTAL			4.195

Fonte: SECEX (2006)

2 O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS NOS PORTOS BRASILEIROS

2.1 OS MODAIS DO TRANSPORTE INTERNACIONAL

O transporte internacional de cargas, segundo Maluf (2000, p. 107), apresenta-se em cinco principais modalidades:

- Marítimo;
- Aéreo;
- Ferroviário;
- Rodoviário;
- Multimodal.

A utilização dessas modalidades fica condicionada pela localização geográfica dos países intercambiadores, urgência da mercadoria, relação custo x benefício e pelas características do produto a ser transportado. Portanto, o transporte de cargas é o elo que liga a produção à comercialização e ao consumo.

Com a abertura da economia brasileira ao mercado internacional, o setor de transportes passou a ter uma importância estratégica ainda maior na vida nacional. Assim, contar com a eficiência dos sistemas logísticos no setor de transportes, para orientar a armazenagem e o escoamento da safra destinada a exportação, passou a ser fundamental.

Vale ressaltar que neste estudo dar-se-á ênfase ao transporte marítimo e discorrer-se-á sobre o escoamento da produção da soja pelos portos brasileiros.

2.2 EVOLUÇÃO DAS POLÍTICAS PORTUÁRIAS NO BRASIL

Segundo dados do Ministério dos Transportes, no final do século XIX e início do século XX, começaram as concessões para construção e exploração de portos no Brasil. Em 1912, o Governo Federal, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas – MVOP, criou a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspetoria Federal de Navegação para regular os setores portuários e de navegação, que funcionaram independentes até a promulgação do Decreto 23.607 de agosto de 1932, quando foi criado o Departamento de Portos e Navegação, unindo essas atividades sob uma única administração (Disponível em: <<http://www.w3c.org/TR/1999/REC-html401-19991224/frameset.dtd>> Acesso em: 14 maio 2006.).

Em 1934, resultado da consolidação de vários diplomas legais, foi editado o Decreto nº 24.508 de 19/06/34, definindo os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformizando as taxas portuárias quanto a sua espécie, incidência e denominação, que passou a nortear os serviços prestados nos portos e na navegação.

Com a edição do Decreto-Lei nº 6.166, de 31/12/43, o Ministério da Viação e Obras Públicas – MVOP criou o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais – DNPRC, para administrar o setor portuário.

Contudo, novas mudanças foram necessárias, tendo em vista que muitas concessões se extinguíram. Assim, o MVOP teve que fazer adaptações para enfrentar o novo desafio de administrar os setores portuário e hidroviário. Foi criado, então, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPNV, através da Lei nº 4.213, de 14/02/63. Tal departamento constituía-se numa autarquia com personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa, técnica e financeira, órgão da administração indireta.

Em 1967, por força do Decreto-Lei 200/67, foi extinto o MVOP e criado o Ministério dos Transportes – MT, continuando o DNPVN a administrar diretamente alguns portos e a incentivar a constituição de empresas para administrar a atividade portuária, originando as atuais companhias docas federais (Disponível em: <<http://www.w3c.org/TR/1999/REC-html401-19991224/frameset.dtd>> Acesso em: 14 maio 2006).

Com a evolução do processo de estatização, o Ministério dos Transportes, visando dar maior agilidade ao desenvolvimento do setor portuário e hidroviário, sancionou a Lei nº 6.222, de 10/07/75, extinguindo o DNPVN e criando a Empresa de Portos do Brasil S.A.– PORTOBRAS.

Integrada por um conjunto de leis e decretos, a legislação portuária tornou-se obsoleta e prejudicial aos interesses do País, haja vista o crescimento do comércio exterior e o contínuo aperfeiçoamento dos portos no exterior.

Assim, em 1990, com a reorganização dos ministérios da República, a PORTOBRAS foi extinta pela Lei nº. 8.029/90 e por força do Decreto nº. 99.244/90. Dessa forma, o setor de transporte, no âmbito federal, ficou subordinado ao Ministério da Infra-Estrutura – MINFRA. Em consequência, foram criados a Secretaria Nacional de Transportes - SNT e o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários - DNTA, que passaram a administrar os portos, as hidrovias e a navegação, reunificando essas atividades, na administração direta federal.

A partir da Lei nº 8.422 de 13/05/92, o MINFRA foi transformado no Ministério dos Transportes e Comunicações – MTC, continuando a Secretaria Nacional de Transportes – SNT, e o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários - DNTA, responsáveis pela administração dos portos, das hidrovias e da navegação (Disponível em:

<<http://www.w3c.org/TR/1999/REC-html401-19991224/frameset.dtd>> Acesso em: 14 maio 2006).

No ano seguinte, o Decreto nº 731/93 restabeleceu o Ministério dos Transportes – MT ficando o setor portuário administrado pelo Departamento de Portos e Hidrovias – DPH, subordinado à Secretaria de Produção – SEPRO, do Ministério dos Transportes – MT.

Em 1993, foi editada a Lei nº 8.630, dispondo sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, que revogou diversas normas legais, dentre elas o Decreto 24.508/34, estabelecendo uma nova ótica para o setor, incrementando a participação de estados, de municípios, e da iniciativa privada na exploração da atividade portuária (Disponível em: <<http://www.w3c.org/TR/1999/REC-html401-19991224/frameset.dtd>> Acesso em: 14 maio 2006).

Vale ressaltar que a tendência internacional, nas últimas décadas, é de aumento da participação privada nos portos, principalmente nos terminais de movimentação e armazenagem de cargas.

Segundo Silva e Porto (2003, p. 95) a navegação oceânica foi praticamente o modal que mais evoluiu ao longo do final do século passado e o responsável direto pela reforma portuária em todo o mundo. Sua participação e colaboração na especialização da carga foram fundamentais para o desenvolvimento do comércio mundial.

Nesse contexto, a maior parte de nossas trocas internacionais são processadas pelo transporte marítimo de longo curso. Contudo a utilização deste modal apresenta vantagens e desvantagens como se pode observar nos quadros 2 e 3 a seguir:

Quadro 2 – Vantagens do Transporte Marítimo

Capacidade	Os navios possuem maior capacidade de carga do que qualquer outro meio de transporte.
Competitividade	As tarifas de frete são mais competitivas
Flexibilidade de carga	Qualquer carga pode hoje ser transportada para qualquer lugar.
Continuidade das operações	Não é suscetível às más condições de tempo, principalmente na operação da carga containerizada.

Fonte: Silva e Porto (2003, p. 95-96)

Como se pode observar, o desempenho operacional do transporte marítimo, desde que se conte com uma logística adequada, torna-se eficiente e pode otimizar a cadeia de Distribuição de Mercadorias – DFM.

Quadro 3 – Desvantagens e Inconveniências no Transporte Marítimo

Acessibilidade	A maioria dos portos marítimos está longe dos locais de produção e destino final das mercadorias, o que exige quase sempre transbordo (mudar de veículo transportador). Isso implica outros manuseios com os conseqüentes riscos e danos e o tempo de trânsito é mais longo.
Custo da embalagem	A natureza das operações de manuseio nos portos marítimos exige embalagens adequadas para mercadorias.
Velocidade	É o meio de transporte mais lento. A duração média de uma viagem é maior do que a de qualquer outro meio de transporte (modal).
Frequência dos serviços	Não oferece amplas possibilidades de escolha de serviços regulares. Por ser menos freqüente, agrega custo pelo período de armazenagem de mercadorias.
Congestionamento nos portos	Cada vez mais freqüente, o congestionamento compromete qualquer programa de tráfego e implica pagamentos de adicionais pela demora na atracação e desatracação. O custo da embalagem é maior.

Fonte: Silva e Porto (2003, p. 95-96)

Conforme abordado anteriormente, para sanar os entraves logísticos que dificultam o acesso aos portos, faz-se necessário a descentralização das responsabilidades

públicas dos governos centrais para os governos locais e iniciativa privada, seja através da concessão ou de parcerias público-privadas.

2.3 A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS E A LEI Nº. 8.630/93

A batalha pela modernização dos portos brasileiros é antiga. A importância dos portos como ponto de sustentação da economia dos países industrializados é defendida por Oliveira (1992, p. 249), quando o autor enfatiza a necessidade de modernização tecnológica para atender ao crescente fluxo das exportações e importações.

Baseada nos modelos de gestão dos mais modernos portos europeus e incluindo soluções adotadas no porto de Roterdã e, também, o gerenciamento e fornecimento de mão-de-obra avulsa utilizada no porto de Antuérpia, foi sancionada, em 25 de fevereiro de 1993, a Lei nº 8.630 que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

Nesse sentido, a Lei dos Portos define em seu art. 1º. que a responsabilidade pela exploração portuária é da União, nos seguintes termos:

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto;

V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário .

Observa-se que com a finalidade de garantir melhores condições de exploração do setor portuário a referida lei procurou garantir a modernização dos portos, o que representou grande avanço para o País, levando-se em conta que, com a globalização, as deficiências e o atraso em relação aos demais portos do mundo ficou destacada.

Com a implantação da Lei nº 8.630, o controle dos portos foi transferido para o Ministério do Transporte que promoveu profundas mudanças no ambiente portuário nacional.

Entre elas se pode citar:

- a constituição dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAPs que trouxeram a possibilidade de uma maior participação da sociedade no processo de decisório;
- a constituição de Órgãos Gestor de Mão-de-Obra – OGMOs, que é uma entidade jurídica organizada pelos operadores portuários, em cada porto, com representação sindical dos trabalhadores encarregada de regular as relações dos sindicatos de avulsos com os trabalhadores;
- a privatização dos serviços;
- a licitação de grandes terminais de uso público;
- a assinatura de contratos de adesão para a operação de terminais de uso privativo e misto.

A referida lei limitou, ainda, a atuação do Estado e o destino de cada porto, com intermediação do CAPs, ficou a cargo da comunidade local, que dele se utiliza e dele depende economicamente.

Cabe destacar que a Lei dos Portos permitiu o aumento da participação privada na movimentação e armazenagem de cargas, resultando na capacitação dos portos nacionais para atender a crescente demanda do comércio exterior observada nos últimos anos.

Entretanto, convém ressaltar que a implantação da Lei dos Portos ainda carece de ajustes para se tornar eficaz.

2.4 CENÁRIO ATUAL DO SETOR PORTUÁRIO NACIONAL

Os portos nacionais enfrentam, atualmente, um grande aumento da demanda por seus serviços devido ao aumento das exportações. A globalização dos mercados mudou completamente as regras dos negócios e a administração não está mais restrita às fronteiras nacionais (ROBBINS e DECENZO, 2004).

Contudo, os investimentos na modernização das atividades portuárias permanecem praticamente estagnados, conseqüentemente as atividades portuárias não têm acompanhado o crescimento das atividades comerciais realizadas pelo país.

A partir dos principais pontos de escoamento da produção brasileira, os portos marítimos, torna-se possível entender como uma série de gargalos limitam o potencial de crescimento do país. As instalações portuárias no Brasil não são compatíveis com o nível de desenvolvimento da economia, nem com as necessidades do comércio exterior (SILVA e PORTO, 2006).

Vale ressaltar que a Lei 8.630/93 de modernização portuária estabeleceu os conceitos de Porto Organizado, Autoridade Portuária (Administração do Porto), institui o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), a figura do Operador Portuário e o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), visando fundamentalmente estimular os arrendamentos, o aumento da eficiência operacional nos portos, a redução de custos e, conseqüentemente, a promoção do

porto à condição de veículo logístico moderno voltado à facilitação e ao estímulo de fluxos comerciais crescentes e sustentáveis.

No entanto, mesmo com a delegação de alguns portos para Estados e Municípios, como por exemplo: o porto de Rio Grande e Porto Alegre, para o governo do Estado do Rio Grande do Sul; o porto de Itajaí, para o Município de Itajaí em Santa Catarina, o porto de Paranaguá, para o governo do Estado do Paraná, os gargalos que inviabilizam a otimização do escoamento da produção nacional permanecem.

Observa-se que grande parte dos portos brasileiros ainda apresentam barreiras como:

- Terminais dedicados;
- Custos elevados;
- Falta de estacionamentos para caminhões;
- Excesso de mão-de-obra em operações totalmente mecanizadas;
- Dragagem de recuperação, manutenção e aprofundamento para aumentar o calado;
- Questões ambientais quanto a disposições, dos sedimentos originais da dragagem;
- Lentidão no processo de regionalização do Porto;
- Ausência de articulação entre os órgãos governamentais (federais, estaduais e municipais) e os empreendedores, na busca de soluções integrais;
- Falta de melhorias na infra-estrutura;
- Morosidade dos Procedimentos aduaneiros; e

- Atuação dos órgãos de Governo intervenientes na movimentação de cargas nos portos (Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO433.htm>> Acesso em 29 de abr de 2006).

É importante destacar que o porto de Paranaguá é responsável pela exportação de 40% da soja brasileira, mas as estradas que dão acesso aos terminais de descarga estão em situação desastrosa, resultando em filas de caminhões que demoram até três dias para descarregar as mercadorias. Para que se tenha um porto mais eficiente, faz-se necessário que sejam removidas estas barreiras e para isto torna-se necessário:

- Rever os contratos de arrendamento;
- Aumentar a competitividade entre terminais e portos para a maior redução dos custos e tempos;
- Diminuir o contingente de mão-de-obra;
- Diminuir o tempo de permanência das mercadorias nos portos devido à baixa eficiência dos órgãos de Governo intervenientes no processo aduaneiro;
- Iniciar o processo de privatização das Administrações Portuárias;
- Modernizar os procedimentos aduaneiros;
- Harmonizar a atuação dos órgãos de Governo intervenientes na movimentação de cargas nos portos;
- Agilizar o processo de regionalização dos Portos;
- Promover a implantação de bolsões de estacionamento para caminhões; e
- Regularizar procedimentos para dragagem e às questões ambientais intervenientes a este processo (Disponível em:

<<http://www.guialog.com.br/ARTIGO433.htm>> Acesso em 29 de abr de 2006).

De acordo com o Anuário Estatístico Portuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ, referente a 2004, o porto de Santos movimentou em cargas 57.819.117 de toneladas. Só de granel sólido, foram 22.211.251 de toneladas. O granel líquido ficou com 12.184.709 de toneladas. Já em relação à carga geral, o Porto de Santos movimentou 23.423.157 de toneladas.

Em relação à movimentação de contêineres, o Porto de Santos também aparece em primeiro. Em 2004, foram movimentados 1.160.298 contêineres, totalizando 18.852.595 de toneladas.

Logo abaixo do Porto de Santos, aparece o Porto de Paranaguá, com 31.481.189 de toneladas em cargas movimentadas. Em 2004, o porto paranaense movimentou 21.085.082 de toneladas em granel sólido. Em relação ao granel líquido, foram 3.783.474 de toneladas. O Porto de Paranaguá também movimentou 6.612.633 de toneladas de carga geral. Quando se trata de contêineres, o Porto de Paranaguá movimentou, em quantidade, 224.864. Em peso, foram 3.893.607 de toneladas.

Em terceiro lugar, aparece o Porto de Rio Grande-RS, que em 2004, movimentou 22.247.534 de toneladas em cargas, sendo que 12.291.273 de toneladas foram em granel sólido; 3.918.099, em granel líquido; e 6.038.162, em carga geral. No Porto de Rio Grande, foram movimentados 339.821 contêineres, totalizando 5.098.734 de toneladas, o quadro 4 a seguir, traz a movimentação de cargas e contêineres nos principais portos nacionais.

Quadro 4 – Movimentação de cargas nos principais portos – 2004

PORTOS	CARGAS MOVIMENTADAS (em t)				CONTÊINERS	
	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	CARGA GERAL	TOTAL	QUANT. (Unid.)	PESO (Em t)
SANTOS-SP	22.211.251	12.184.709	23.423.167	57.819.117	1.160.298	18.852.595
PARANAGUA-PR	21.085.082	3.783.474	6.612.633	31.481.189	224.864	3.893.607
RIO GRANDE-RS	12.291.273	3.918.099	6.038.162	22.247.534	339.821	5.098.734
RIO DE JANEIRO-RJ	828.897	1.043.768	5.626.338	7.499.001	256.759	3.864.240
ITAJAÍ-SC	-	1.993	5.094.178	5.096.171	318.240	4.922.493
VITÓRIA-ES	3.201.130	200.726	3.946.056	7.347.912	145.871	2.172.652
S.F. DO SUL-SC	3.048.945	343.390	3.584.931	6.977.266	186.147	2.695.648
SEPETIBA-RJ	22.845.674	-	2.482.185	25.327.859	87.992	1.368.554
SALVADOR-BA	697.146	-	2.255.947	2.953.093	121.986	1.662.570
SUAPE-PE	-	2.273.041	1.643.946	3.916.987	84.538	1.452.215
SUBTOTAL	86.209.398	23.749.200	60.707.531	170.666.129	2.926.516	45.983.308
TOTAL TODOS OS PORTOS	122.862.020	38.386.293	67.061.265	228.309.578	3.207.330	50.476.278

Fonte: ANTAQ (2006)

Infere-se, portanto, que a entrada do operador privado deu mais agilidade aos portos. Mas com o aumento da movimentação das cargas e das exportações, verificou-se que a gestão destes portos não atende as reais necessidades do mercado. Para resolver esse problema, é preciso uma gestão profissionalizada, uma gestão que considere a demanda do mercado. E, sem a tecnologia da informação, isso não é possível.

Vale ressaltar que no Plano Plurianual – PPA 2004-2007 estão incluídas obras que buscarão melhorar a infra-estrutura de portos considerados críticos. O governo prevê a realização dessas melhorias no sistema logístico principalmente através da obtenção de recursos com as Parcerias Público-Privadas (PPPs).

2.4.1 A comunicação entre os portos

Com a globalização, a comunicação entre os portos que antes era feita por meio das próprias embarcações, não é mais suficiente. Hoje os negócios têm de ser mais ágeis. Os

portos precisam trocar informações entre si para poderem operar melhor suas mercadorias. Além disso, os gestores desses portos precisam estabelecer comunicação com os arranjos produtivos locais e com os sistemas produtivos nacionais. Eles precisam conhecer a mercadoria que será embarcada e criar condições dentro do porto para a armazenagem e o escoamento da mesma, ou seja o porto deve ser um elo eficiente na cadeia logística.

Mas para que isso ocorra, os gestores precisam estar informados permanentemente sobre o que ocorre na produção, não somente em relação à carga, mas também em termos de segurança portuária, que é uma exigência internacional e fator de competitividade.

No entanto, o controle portuário não é totalmente informatizado, e grande parte é feita por meio de relatórios. O resultado é que as estatísticas chegam bastante defasadas. Essas são as informações utilizadas pela Diretoria de Portos, que irão direcionar os investimentos nessa área. Mas, como se pode confiar nessa realidade, se não está atualizada?

Conforme abordado anteriormente, Os portos deixaram de ser um instrumento burocrático, por onde as cargas passavam, para se tornarem um elo fundamental dentro da cadeia logística. Hoje a mercadoria, quando chega ao porto, tanto pode ficar armazenada, quanto pode sofrer agregação de valor, ou seja, o porto é um local onde a mercadoria, seja na fase pré-industrial ou pós-industrial, pode ser transformada, atendendo às necessidades dos usuários.

Além disso, o porto é o instrumento pelo qual o Brasil se insere no mercado internacional. É por meio dele é que as economias locais se relacionam com o comércio internacional. Portanto, os portos são fundamentais para o processo de desenvolvimento econômico auto-sustentável.

Contudo, o grau de informatização existente hoje nos portos deixa muito a desejar. Segundo Carneiro (2005, p. 5) “alguns portos desenvolveram sistemas de informação

próprios devido às suas características e às suas demandas”. É o caso de Santos, de Vitória e do Rio Grande do Sul. Todos esses portos possuem sistemas bastante avançados, mas que não se comunicam com Brasília e não se comunicam entre si. Portanto, a demanda destes portos é desconhecida pelos demais portos.

Atualmente, se ocorrer algo em algum porto, como já ocorreu, os gestores portuários só terão conhecimento do fato pela mídia. Pelas exigências do código internacional, o governo brasileiro é responsável pela segurança, então é preciso que o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência, responsável por essa função, receba as informações para que possa agir em tempo hábil. De posse das informações em tempo real, é possível planejar e conhecer que tipo de demanda há em cada porto.

3 A LOGÍSTICA COMO FONTE DE VANTAGEM COMPETITIVA

3.1 CONCEITO DE LOGÍSTICA

A palavra Logística é de origem francesa (do verbo *loger*: “alojar”); era um termo militar que significava a arte de transportar, abastecer e alojar as tropas. Tomou, depois, um significado mais amplo, tanto para uso militar quanto industrial, como a arte de administrar o fluxo de materiais e produtos, da fonte para o usuário (NOVAES, 2001).

Considerada a principal inovação do século XX, a logística abrange toda a cadeia, desde a aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo. Assim, o ponto crítico da logística encontra-se em ligar o mercado à rede de distribuição, ao processo de fabricação e à atividade de aquisição, de tal modo que os clientes sejam servidos com níveis cada vez mais altos de serviços, ainda assim mantendo os custos mais baixos.

Nesse sentido, Christopher (1997, p. 2), define logística como:

O processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) através de organização e seus canais de marketing, de modo a poder maximizar as lucratividades presentes e futuras através do atendimento dos pedidos a baixo custo.

Com o crescente reconhecimento da logística como uma fonte de vantagem competitiva potencial por parte das empresas, observa-se um rápido crescimento na indústria de serviços da logística.

Assim, um dos principais problemas a serem enfrentados pela logística é diminuir o hiato entre a produção e a demanda, de modo que os consumidores tenham bens e serviços quando e onde quiserem e na condição física que desejarem (BALLOU, 1993).

3.2 A LOGÍSTICA NO BRASIL

Apesar de inegáveis avanços, a logística ainda é entrave à competitividade das empresas e do próprio País. Segundo a Associação Brasileira de Logística – ASLOG, a falta de uma política nacional para o setor faz com que Governos, órgãos públicos, empresas privadas e estatais e concessionárias realizem investimentos de forma independente, procurando resolver problemas pontuais e regionais. Ao invés de se buscar a complementaridade e integração as empresas estão competindo entre si (GAZETA MERCANTIL, 06/06/2005).

Vale observar que a logística é fundamental, pois garante que as mercadorias possam ser escoadas para os clientes do Brasil no exterior. Com o aumento das exportações brasileiras, nossos produtos, para chegarem ao seu destino, precisam de serviços de armazenagem, transporte, condições para embarque, análise de tempo de trânsito entre outros, para garantir qualidade, preço competitivo e atendimento das expectativas dos clientes no exterior, em outras palavras, precisa agregar valor (BANCO DO BRASIL, SET. 2005).

Contudo, os dados fornecidos pela Associação Brasileira de Movimentação e Logística (ABML) apontam que no Brasil os custos logísticos representam 18% do PIB, enquanto nos estados Unidos esse percentual é de apenas 11%.

É importante destacar que uma logística mal organizada pode comprometer o prazo de entrega da mercadoria, o que acaba gerando aumentos nos custos e encarecem o preço final do produto dificultando as futuras vendas, haja vista que preço é um dos fatores de decisão de compra. Portanto, o setor de logística precisa se desenvolver e se adequar ao crescimento do comércio exterior para tornar os produtos brasileiros mais competitivos lá fora.

Convém lembrar que uma logística bem organizada pode ser um diferencial competitivo em relação aos concorrentes. Assim, os investimentos em logística podem trazer vantagens para as empresas, em termos de baixar os custos e em termos de agradar aos clientes que procuram agregar valor na hora da compra (CHRISTOPHER, 1997).

Ao discorrer sobre a vantagem competitiva, Porter (*apud* CHRISTOPHER, 1997, p. 33) assim, se posiciona:

A vantagem competitiva não pode ser compreendida olhando-se para uma firma como um todo. Ela deriva das muitas atividades discretas que uma firma desempenha projetando, produzindo, comercializando, entregando e apoiando seu produto. Cada uma dessas atividades pode contribuir para a posição do custo relativo da firma e criar a base para a diferenciação.

Com relação à cadeia de valor, o autor afirma que ela desdobra a firma em suas atividades estrategicamente relevantes, para compreender o comportamento dos custos e as fontes de diferenciação existentes e potenciais.

Para Porter (*apud* CHRISTOPHER, 1997, p. 33), “uma firma ganha vantagem competitiva executando estas atividades estrategicamente importantes de maneira mais barata e melhor que seus concorrentes”.

Observa-se que a logística é um importante elemento de competitividade estratégica de nossos produtos. Não se produz nada sem ter logística envolvida. Contudo, a logística brasileira ainda é cara e, muitas vezes, ineficiente, tornando o processo de exportações um grande tormento para os exportadores. Assim, os gargalos logísticos existentes no mercado exportador brasileiro precisam ser revistos. Em outras palavras, o Brasil necessita de uma logística completa e integrada para que sua imagem perante os exportadores seja positiva.

3.3 A LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

Segundo Silva e Porto (2003, p. 51), “os meios de transportes são fatores primordiais na execução do comércio exterior, fazendo a ligação dos mercados consumidores com os produtores”. É através dos transportes que se viabiliza ou inviabiliza os fluxos de mercadorias entre mercados cada vez mais abertos e desregulamentados.

Hoje se transporta tudo para qualquer lugar. São grandes volumes de grânéis transportados por dutos, em forma de gás ou em meio aquoso, grãos por meio de esteiras e outros.

Nesse contexto, a logística da distribuição busca a otimização do uso da cadeia pelo equacionamento de todos os fatores intervenientes, a se iniciar pelo insumo básico, a carga com suas características, as vias de escoamento, os pontos de transbordo, os seus agentes promotores da cadeia e os demais fatores intervenientes, de uma forma racional e econômica.

O mais importante é viabilizar o comércio de mercadorias em qualquer lugar do planeta, despachando-se a carga para seu mercado consumidor com custos e qualidade, no tempo certo, e na quantidade adequada.

Para Silva e Porto (2003, p. 61), “o fluxo de carga atualmente é tão intenso que não se pode abrir mão de pontos continentais concentradores, principalmente na costa, para posterior distribuição das mercadorias”. Dentro desta realidade, alguns portos europeus funcionam como centros de distribuição do comércio mundial, entre os quais se pode citar o porto de Rotterdam e Antuérpia.

Vale ressaltar que o transporte de mercadorias se efetiva através de segmentos e elos de uma estrutura física e organizacional denominada de cadeia de Distribuição Física de

Mercadoria – DFM. No caso específico do comércio exterior, essa cadeia denomina-se Distribuição Física Internacional de mercadorias – DFI.

Os segmentos dessa cadeia são diversos trechos do percurso DFI, que podem ser classificados em transporte de acumulação, de logística e internacional. No que se refere aos elos, eles são pontos de transbordo dessa cadeia.

Convém destacar o surgimento de uma questão nova dentro da logística de transportes que é o cuidado com o transporte de mercadorias por razões ambientais, haja vista os registros de recentes desastres ambientais ocasionados pelo transporte de produtos químicos, material atômico, petróleo cru e derivados.

Assim, o preparo de uma carga para transporte passou a exigir o conhecimento preciso do produto e as melhores formas de acondicioná-los, bem como o estudo de todos os percursos e os pontos de transbordo.

Nesse sentido, quando do embarque de uma mercadoria devem ser considerados aspectos relativos às características físicas dos produtos a serem transportados, tais como perecibilidade, fragilidade, volatibilidade, periculosidade, rigidez, peso e volume.

4 DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA O ESCOAMENTO DO AGRONEGÓCIO DA SOJA NOS PORTOS NACIONAIS

4.1 A CADEIA LOGÍSTICA DA SOJA E O SETOR PORTUÁRIO

O Brasil permanece entre os maiores ofertantes mundiais da soja, apesar dos entraves burocráticos e logísticos existentes na armazenagem e no transporte da produção, principalmente a destinada ao comércio exterior.

Entre os desafios para o escoamento da produção da soja, se pode citar a ineficiência do transporte internacional de carga que conta com rodovias danificadas, ferrovias com percursos inadequados e portos ineficientes com custos elevados, frota mercante obsoleta e, principalmente, a constante intervenção estatal (MALUF, 2000).

Cerca de 95% a 97% das exportações brasileiras passam pelos portos. Só no porto de Santos a participação no PIB nacional chega a quase 40% das exportações. Nesse contexto, o porto deve ser uma prioridade. Não adianta apenas construir estradas se a mercadoria chega ao porto e tem problema para embarcar. Obviamente o inverso também é válido. Não basta colocar os portos em condições de ‘primeiro mundo’, se os acessos logísticos não estiverem adequados (BARBOSA e ASSUMPÇÃO, 2001).

Para o escoamento das exportações brasileiras de soja, conta-se principalmente com os portos de Paranaguá, Santos e Rio Grande que juntos respondem pela maior parcela de embarque do produto.

É importante destacar que o Porto de Santos, devido às restrições feitas à exportação de soja transgênica pelo porto de Paranaguá, foi o que apresentou crescimento mais regular nos embarques de soja.

Contudo, os portos localizados nas regiões Norte e Nordeste, segundo Barbosa e Assumpção (2001, p. 18), “têm apresentando crescimento significativo, principalmente o porto de São Luiz, no Maranhão.” Mas, portos como o de Manaus e Santarém, que vêm sendo alvo de investimentos por parte da iniciativa privada, passaram a constar das estatísticas de embarque da soja.

4.2 A UTILIZAÇÃO DE SISTEMAS DE INFORMAÇÕES NOS PORTOS

Segundo Silva e Porto (2003, p. 19), “um volume substancial do nosso comércio exterior é processado pelo transporte marítimo, aproximadamente 90%”. Dessa forma, o fluxo de mercadorias destinadas à fronteira está direcionado em sua maioria aos portos brasileiros e é por eles processado.

Além disso, as trocas internacionais ocorrem também em percentuais semelhantes, através do transporte marítimo, mostrando, portanto, a força desse modal nos fluxos de riquezas nacionais e internacionais.

Dentro desta realidade, reside a explicação e a justificativa para a continuidade dos investimentos na reengenharia do sistema de transporte brasileiro, em particular o portuário, na busca de se reduzir suas falhas, melhorar seu desempenho e a forma de atendimento ao seu mercado de cargas, proporcionando satisfação ao seu principal cliente, o usuário (SILVA e PORTO, 2003).

Se por um lado, graças às fortes políticas agrícolas, o Brasil se tornou um país presente no mercado mundial de grãos, por outro lado essa vocação tem sido sustentada por políticas de infra-estrutura que priorizam o atendimento aos fluxos dessa mercadoria, através de corredores dedicados e pelo esforço no barateamento do trânsito portuário.

Assim, a movimentação nos portos brasileiros vem apresentando resultados crescentes em volume de carga movimentada, refletindo o atendimento à demanda por produtos brasileiros e estrangeiros nos mercados externos e internos respectivamente.

Surge daí a necessidade de novas formas de planejamento das nossas infra-estruturas, principalmente no que se refere à gestão portuária, de forma a tornar mais eficiente os Corredores Estratégicos de Desenvolvimento.

Dentro desta realidade, um novo sistema que está sendo desenvolvido pelo Serpro em parceria com o Ministério dos Transportes irá possibilitar aos portos brasileiros a entrada na era digital. O sistema integrado de Portos – Sisportos irá reunir todas as informações sobre as operações portuárias realizadas no País (CARNEIRO, 2005).

A partir daí, pensar os portos como parte de uma cadeia logística, não de forma isolada, possibilitará a criação de uma política que pense a logística como um todo. De posse das informações obtidas por meio do Sisportos, é possível otimizar o escoamento da produção brasileira através dos portos.

Ao abordar a expectativa com a implantação do Sisportos, Carneiro (2005, p. 6) enfatiza que:

O importante de tudo isso é que esse é apenas o início de um processo que permitirá a criação de soluções para o Ministério do Transporte para o desenvolvimento de um planejamento logístico para o País. No momento em que implementarmos o Sisportos, poderemos incluir, por exemplo, balanças eletrônicas para o controle da movimentação de cargas nas nossas rodovias, e sabermos qual o peso da carga que está sendo movimentada nas nossas estradas hoje.

O papel do Serpro na criação dos Sisportos foi fundamental, pois trata-se de uma empresa pública que tem competência, tem quadro técnico e tem uma história muito importante na tecnologia brasileira. Diante disso, o Serpro se tornou o parceiro ideal na implementação do Sisportos.

O projeto Sisportos conta com o envolvimento de oito ministérios, portanto, são oito tipos de fiscalização. Além disso, ele disponibilizará diversas informações, haja vista que quando a mercadoria é embarcada no porto, gera uma série de dados que interessam à Receita Federal, às empresas e também aos seus concorrentes.

Todas essas informações são administradas pelo Serpro, que gerencia o Siscomex, da Receita Federal, e o AFRMM, que é o recolhimento de uma taxa aplicada sobre os navios estrangeiros. São, portanto, dados sigilosos e estratégicos para o governo e as empresas que operam os portos não gostariam de que essas informações fossem manuseadas por uma empresa privada que poderia prejudicá-los (CARNEIRO, 2005).

Para Carneiro (2005, p.6), “o Sisportos tem um caráter estratégico para o País e ao final da implantação do projeto os portos brasileiros poderão competir em termos de qualidade com os portos de primeiro mundo”.

4.3 AS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

Com o advento da Lei nº. 11.079 de 30 de dezembro de 2004 que, institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública, surge um instrumento efetivo na viabilização de projetos fundamentais ao crescimento do País, haja vista a escassez de recursos governamentais para a realização de obras e prestação de serviços públicos.

O instituto das parcerias público-privadas, ou PPPs, constitui uma modalidade de contratação entre o poder público e entidades privadas com vistas à realização de obras ou prestação de serviços, com valor mínimo de vinte milhões de reais, conforme dispõe o art. 2º, § 4º, inciso I da Lei nº. 11.079/2004 e, com prazos que vão de 5 a 35 anos, através de

concessões patrocinadas ou administrativas, em que se verificam a repartição de riscos entre o parceiro público e o parceiro privado, com financiamento predominantemente privado.

Assim, investimentos em infra-estruturas necessárias para o desenvolvimento do país se tornaram possíveis, inclusive a modernização da gestão portuária, levando-se em conta que a iniciativa privada pode atuar em setores fundamentais para a economia nacional.

4.4 NOVOS HORIZONTES PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Burocracia, alta carga tributária e infra-estrutura deficiente estão entre os principais obstáculos aos investimentos no Brasil. Há pelo menos R\$ 15 bilhões em novos investimentos prontos para ingressarem no país, mas os projetos estão parados por causa de entraves como licenças ambientais ou demora na liberalização das obras pelos órgãos responsáveis.

Para reduzir esses gargalos foi criada, em agosto de 2004, a Comissão de Incentivo aos Investimentos Produtivos Privados no País - Sala de Investimentos, vinculada à Casa Civil da Presidência da República. O objetivo é ajudar o empresário a remover as barreiras aos projetos de investimento.

Segundo Marcelo Lopes, presidente da Sala de Investimentos, “a Comissão de Incentivo aos Investimentos funciona como interlocutora entre governo e empresários, dando apoio e incentivo a novos investimentos”. Assim, o empreendedor não precisará mais ir atrás de diversos órgãos (AGÊNCIA CNI, 21.06.2006).

Com relação à composição, da Sala de Investimentos, os membros da Comissão, titulares e suplentes, são designados pelo ministro-chefe da Casa Civil a partir da indicação dos titulares dos órgãos e entidades representados. Dessa forma, estão reunidas na referida Sala representantes de diversos órgãos federais, como os ministérios da Fazenda, do

Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Banco Central, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), entre outros.

Com isso, o país vem melhorando as condições para atração de capitais e tem se mantido como um dos principais receptores de investimento entre os países do BRICs (Brasil, Rússia, Índia e China).

Convém frisar que a disputa por novos investimentos no mundo é intensa e os países que conseguem melhorar a performance do seu sistema levam vantagem na atração destes capitais.

A recém criada Comissão já avaliou 112 projetos no valor total de R\$ 100 bilhões. Os investimentos analisados dão prioridade a segmentos previstos na Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior, como bens de capital, fármacos, medicamentos, além de semicondutores e softwares (AGÊNCIA CNI, 10.06.2006).

No que se refere à exportação da soja brasileira, apesar da valorização do real, as notícias são alvissareiras, tendo em vista que o superávit comercial da China cresceu 54,9% no primeiro semestre e atingiu o recorde de US\$ 61,4 bilhões para o período. As exportações somaram US\$ 428,6 bilhões, alta de 25,2%. O volume continuará a crescer, com a expansão da capacidade de produção da China.

O aquecimento da economia chinesa favorece os exportadores de commodities brasileiros que têm no país asiático seu principal mercado. Entre eles, os principais são os fornecedores de soja e minério de ferro, produtos que representam 60% das exportações para a China.

Inferese, portanto, que a forte demanda chinesa é garantia de manutenção de altos preços de commodities no mercado internacional.

Para facilitar o escoamento da produção brasileira de soja, segundo notícias veiculadas pelo Jornal Zero Hora, do Rio Grande do Sul, de 07 de julho de 2006, mais 249 vagões vão entrar nos trilhos para transportar grãos - sobretudo soja.

O BNDES aprovou, em 06 de julho de 2006, financiamento de R\$ 40,9 milhões destinado à compra do comboio pela MRC Rental Serviços Ferroviários, do grupo Mitsui. Os vagões do tipo Hopper (fechado) serão produzidos pela gaúcha Randon e alugados por 11 anos à Imcopa, uma das principais exportadoras de grãos do país. A Imcopa, por sua vez, vai sublocar as unidades à operadora América Latina Logística (ALL), dona da concessão da malha ferroviária local. No total, a aquisição do lote de vagões deve custar cerca de R\$ 51,18 milhões (JORNAL ZERO HORA - RS, 07.07.2006).

Com relação à modernização dos portos, além da implantação do sistema integrado de portos – Sisportos pelo SERPRO, novos investimentos estão previstos para a área de transporte internacional de cargas.

De acordo com estimativa da Associação Brasileira de Terminais Portuários - ABPT, cerca de US\$ 3 bilhões poderão vir a ser investidos no setor, nos próximos três anos, caso a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq volte a funcionar e o mercado considere que a regulamentação dá segurança aos investimentos privados.

Os portos brasileiros têm áreas ociosas e investimentos no setor poderiam aumentar a capacidade de exportação, mas segundo dados da ABPT, investimentos de aproximadamente US\$ 800 milhões foram cancelados nos últimos dois anos porque o mercado avaliou que as decisões da Antaq não foram ao encontro dos interesses dos investidores.

Para agravar ainda mais a situação, a Antaq não delibera porque desde novembro não tem diretores suficientes para formar quórum mínimo para tomada de decisões (FOLHA DE SÃO PAULO, 18.07.2006).

Ainda, com relação aos portos nacionais, a Associação Brasileira de Terminais Portuários - ABTP propõe a adoção de um novo modelo de gestão portuária com a criação de uma nova entidade com autonomia administrativa, financeira e operacional gerida por administradores com talento empresarial, indicados pela sociedade, homologados pelo CAP e avaliados por mérito. Com a criação dessa nova entidade a política portuária nacional seria fundamentada em:

- Porto com plataforma logística;
- Novo modelo de gestão portuária autônoma;
- Dragagem de manutenção permanente em regime de concessão;
- Relações de trabalho: adequando e treinando os quadros de trabalhadores;
- Racionalizar a intervenção, a regulação, a burocracia e conter grevismo; e
Segurança jurídica para atrair investimentos.

Vale ressaltar que, segundo dados do Ministério dos Transportes, Santos é o quinto porto do mundo em trocas comerciais com o Japão. Nesse sentido, a Casa Civil e o Ministério dos Transportes negociam a participação do governo do Japão e da multinacional Mitsubishi Corporation S.A., no projeto de expansão do Porto de Santos (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2006).

Em recente reunião em Brasília, os investidores estrangeiros manifestaram seu interesse em realizar os estudos de viabilidade econômica e ambiental do empreendimento, que podem ser iniciados entre o final deste ano e o início do próximo. A partir dessa

negociação, o Ministério espera conseguir abrir o processo de licitação para a construção do novo porto, denominado Barnabé-Bagres, em 2008.

Pela proposta original, o novo porto custaria US\$ 680 milhões (R\$ 1,48 bilhão), valor que será atualizado durante os estudos previstos. Ele deverá ter 6 quilômetros quadrados (hoje o complexo tem 7,8 quilômetros quadrados) e duplicará a capacidade de movimentação de cargas pela região. Atualmente, os terminais santistas podem escoar entre 110 milhões e 120 milhões de toneladas anuais, segundo dados da Codesp. Com Barnabé-Bagres totalmente implantado, esse total poderá chegar a 240 milhões de toneladas.

A construção do Porto de Barnabé-Bagres será uma parceria público-privada - PPP. Ao invés da União construir o porto, isso será repassado à iniciativa privada. Cada arrendamento será válido por 25 anos, podendo ser renovado por igual período. Entretanto, o fato do grupo Mitsubishi ser responsável por esses estudos não irá garantir sua escolha nas concorrências para explorar o novo porto (TRIBUNA DE SÃO PAULO, 10.07.2006).

Por outro lado, o Porto de Suape contará com novas rotas de navegação no hemisfério sul. O serviço de ampliação das linhas de cabotagem, por meio da maior operadora do porto, Aliança/Hamburg Süd, deve começar a operar a partir de agosto de 2006, quando serão inseridos dois navios, o Aliança Brasil e o Aliança Europa, totalizando dez da empresa. Assim, quase todas as regiões do País estarão ligadas ao porto. “Com essas novas operações, como a linha direta de Suape a Manaus e vice-versa, as demais operadoras de linhas especiais serão beneficiadas, quando será aumentado o serviço de transbordo, reduzindo-se os custos” (FOLHA DE PERNAMBUCO, 21.07.2006).

Convém destacar que a aquisição dos dois navios vem atender a uma demanda reprimida. E, na opinião de Fábio Azzone, coordenador de cabotagem da Aliança/Hamburg Süd, a empresa precisava atingir outros mercados e com a aquisição de mais dois navios a

linha Sul chegará aos portos do Rio de Janeiro, Santos e Paranaguá (FOLHA DE PERNAMBUCO, 21.07.2006).

Para agilizar ainda mais o escoamento dos produtos destinados ao comércio exterior, a GE financiará expansão do porto de Navegantes. A Portonave, empresa que está construindo o Porto de Navegantes (SC) no norte do Estado de Santa Catarina, conseguiu financiamento de US\$ 110 milhões junto à GE Capital. Os recursos serão usados para compra de equipamentos e para a continuidade das obras da primeira etapa do porto, previsto para entrar em operação no fim de 2007 (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 21.07.2006).

De acordo com o diretor-superintendente da Portonave, Osmari Castilho Ribas, os recursos chegam no momento previsto no orçamento inicial, logo após os primeiros investimentos, no total de R\$ 90 milhões, terem sido feitos pelos próprios sócios: Ivaí Engenharia e Obras (PR), Triunfo Participações e Investimentos (SP), Maresgaudium (PR) e o fundo suíço Backmoon Investment. A primeira etapa de obras teve início há sete meses e consiste, além de compra de equipamentos, em uma infra-estrutura de 900 metros de cais, cerca de 250 mil metros quadrados de retroárea e quatro berços de atracação. No total, a previsão é de que os investimentos fiquem perto de R\$ 360 milhões.

O financiamento da GE Capital será um "project finance" - que considera os recebíveis gerados pelo próprio negócio como garantia do pagamento - e terá taxa Libor mais 1,9% ao ano, considerada boa pelo administrador do porto, equivalente hoje ao que se tem no mercado internacional (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 21.07.2006).

O porto de Navegantes terá oito anos para pagar o financiamento, depois de dois anos de carência. Segundo Ribas, a Portonave chegou a tentar empréstimos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico-Social (BNDES), mas não houve adequação em relação às garantias. O "project finance" não pede garantias no momento presente, mas aposta no futuro da operação.

Navegantes será um porto totalmente de capital privado. A Ivaí e a Triunfo são indústrias de construção pesada, possuem participações em empresas de concessões rodoviárias, e estão fazendo sua estréia no setor portuário.

O empreendimento está sendo construído em frente ao porto de Itajaí, administrado pelo município. Ele deve abrir grande disputa principalmente pelas cargas frigorificadas, carro-chefe de Itajaí. Os investimentos totais somam R\$ 423 milhões, considerando uma segunda etapa, que consiste basicamente em aumento da retroárea. A previsão é de movimentar 250 mil TEUs no primeiro ano (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 2006).

Com o crescimento das operações portuárias na Baixada Santista, a Prefeitura de Guarujá planeja implantar um novo complexo multimodal de cargas no município. A idéia é aproveitar a área ocupada pela Base Aérea de Santos (Bast) — em processo de desativação pela Aeronáutica — e terrenos que margeiam a Rodovia Cônego Domênico Rangoni para erguer o empreendimento. A expectativa é que o conglomerado se torne, a curto prazo, a melhor alternativa ao crescimento das operações portuárias na Baixada Santista (A TRIBUNA DE SÃO PAULO, 19.06.2006).

O plano foi lançado oficialmente no final de 2005, durante o Santos Export, evento relacionado ao comércio exterior, mas só agora começa a tomar corpo. O projeto de expansão portuária de Guarujá deverá ser regulamentado até o final de agosto de 2006, quando a administração municipal prevê a aprovação do novo plano diretor do município pela Câmara de Vereadores.

Os primeiros estudos para a utilização das áreas devem custar, inicialmente, cerca de R\$ 1 milhão. O valor será pago com recursos do Banco Mundial (Bird) e será direcionado para as análises ambientais do projeto (A TRIBUNA DE SÃO PAULO, 19.06.2006).

De acordo com notícias veiculadas pelo Jornal Zero Hora de 14 de julho de 2006, com a revitalização do cais, o porto de rio grande conseguiu o título de o mais eficiente do Brasil. Concomitante a isso, o referido porto está se qualificando para melhor atender seus clientes, oferecendo uma variedade de modais e rapidez nas operações.

Como se pode observar as propostas de melhorias na cadeia logística do comércio exterior brasileiro são inúmeras e variadas, falta apenas a implementação das mesmas para otimizar o escoamento da produção nacional.

CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sojicultura é uma das atividades que mais tem se destacado na agricultura e na pauta das exportações tornando-se economicamente importante para o equilíbrio da balança comercial brasileira. Isso se deve não apenas ao aumento da área plantada, mas também ao desenvolvimento de pesquisas e de tecnologias inovadoras adaptadas ao ambiente tropical que fizeram com que a produção da oleaginosa tivesse crescimento expressivo.

Com a formação de preços vinculada ao mercado internacional, a crescente produção da soja tem garantido a posição do Brasil entre os maiores ofertantes do produto. No entanto, mesmo possuindo as melhores condições para expandir a produção e prover o esperado aumento da demanda mundial pelo produto, é perceptível a necessidade de melhorias na infra-estrutura logística e de armazenagem, além de políticas públicas e privadas que otimizem o escoamento da produção destinada ao comércio exterior.

Reportando-se à problemática levantada para o estudo, que se refere, “a que medidas podem ser tomadas na cadeia logística da soja para otimizar o escoamento da produção brasileira pelos portos”? Vale observar que muitos são os desafios que necessitam ser superados na cadeia logística da soja. O futuro da soja brasileira depende, principalmente, da sua competitividade no mercado global, do empenho do produtor e do apoio governamental na abertura e na integração de novas e mais baratas vias de escoamento da produção.

Assim, os sistemas logísticos devem integrar todas as atividades logísticas, desde os fornecedores até os consumidores. Para isso, faz-se necessário uma rede de transportes que funcione com eficiência de modo que a entrega do produto aconteça no tempo determinado e com menores custos superando as expectativas dos consumidores.

Com relação à primeira hipótese que traz a seguinte afirmação: impulsionados pelos avanços nos sistemas de informação, os portos mudaram de status na cadeia logística e hoje exercem papel primordial no comércio exterior, observa-se que a mesma foi aprovada parcialmente, tendo em vista que os portos, realmente, exercem papel primordial no comércio exterior, mas os portos brasileiros não mudaram de status na cadeia logística, pois a grande maioria ainda carece de investimentos em sistemas de informação que possibilitem o recebimento de informações em tempo real, de modo a criar condições para planejar e saber que tipo de demanda há em cada porto.

Já a segunda hipótese afirma que, apesar dos avanços nos sistemas de informação, os portos não responderam à demanda crescente, limitando o escoamento da produção nacional de soja, também foi parcialmente aprovada, haja vista que os avanços nos sistemas de informações, até agora, só estão disponíveis para alguns portos, principalmente os privados. No que diz respeito à demanda crescente, esta é uma realidade, mas realmente o escoamento da produção ainda conta com alguns entraves logísticos que precisam ser solucionados.

Com o acirramento da competição, o Brasil necessita se capacitar para atender novos mercados e, para isso, precisa investir em inovações dentro da cadeia logística da soja. Fatores como comunicação, informação, regulamentação governamental e considerações ambientais passam a ser fundamentais.

Hoje, com o novo processo de internacionalização da economia, denominado de globalização, para ser eficiente no comércio exterior, além de qualidade, é preciso possuir preços compatíveis. Nesse sentido, a cadeia de distribuição física de mercadorias precisa ser melhorada.

Nossos portos respondem por grande parte das nossas trocas internacionais e carecem de novas políticas portuárias que desenvolvam o parque de instalações dotando-os de

novos acessos marítimos e terrestres; obras de infra-estrutura de abrigo e atracação; maiores profundidades; retroáreas; mão-de-obra requalificada; novos equipamentos de carga e descarga; instalações dedicadas; e custos internacionais, visando atender às exigências do novo padrão do mercado de cargas e aproximando a administração do porto do seu cliente portuário.

Daí concluir-se que os entraves logísticos no escoamento da produção da soja destinada ao comércio exterior permanecem e trazem prejuízos a balança comercial brasileira.

Nesse sentido, a título de recomendações finais sugere-se o aprofundamento e ampliação da nova política portuária, de modo que se torne possível a implementação de melhorias que eliminem os problemas que envolvem os portos. Entre as ações necessárias se pode citar as seguintes:

- Agilização na implementação de novas políticas portuárias;
- Adequação da exploração e do gerenciamento dos portos;
- Investimentos na capacitação tecnológica dos portos para um novo perfil de cargas;
- Captação de fontes de financiamentos internos e externos para os portos;
- Redução da tarifa portuária, de modo a torná-la competitiva; e
- Diminuição do excesso de regulamentação.

REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald H.. *Logística empresarial*. São Paulo: Atlas, 1993.

BANCO DO BRASIL S/A *Clipping do Comércio Exterior*. Brasília: Sala Virtual de Negócios Internacionais. Set. 2005.

CARNEIRO, Paulo de Tarso. *Precisamos Avançar*. Tema a Revista do Serpro. Brasília: n. 182, p. 4-6. Nov a Dez 2005.

CASTRO, A. C.; FONSECA, M. G. *A dinâmica agro-industrial do Centro-Oeste*. Brasília: IPEA, 1995.

CHRISTOPHER, Martin. *Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos*. São Paulo: Pioneira, 1997.

DUARTE, Laura M. G.; e BRAGA, Lúcia de S. (orgs). *Tristes cerrados, sociedade e biodiversidade*. Brasília: Paralelo 15, 1998.

MALUF, Sônia Nagib. *Administrando o comércio exterior do Brasil*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

NOVAES, Antonio Galvão. *Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação*. 3. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. *Comércio exterior e a questão portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

ROBBINS, Stephen P.; DECENZO, David. A. *Fundamentos de administração: conceitos essenciais e aplicações*. 4. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2004.

SILVA, Cláudio F. da; PORTO, Marcos M. *Transportes, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias*. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

VASQUEZ, José Lopes. *Comércio exterior brasileiro*. 2 ed. São Paulo: Atlas, 1997.

VERGARA, S. C. *Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

Jornais consultados

ABTP VAI À JUSTIÇA EXIGIR DRAGAGEM EM RIO GRANDE. *Jornal Valor Econômico de São Paulo*. 21.07.2006.

BITOLA DOS GRÃOS. *Jornal Zero Hora do Rio Grande do Sul*. 07.07.2006.

COMISSÃO REDUZ ENTRAVES AOS INVESTIMENTOS. *Agência Cni*. 21.06.2006.

GE FINANCIARA EXPANSÃO DE NAVEGANTES. *Jornal Valor Econômico de São Paulo*. 22.06.2006.

JAPÃO NEGOCIA INVESTIMENTOS EM SANTOS. *A Tribuna de São Paulo*. 10.07.2006.

PORTO CONTARÁ COM NOVAS ROTAS. *Folha de Pernambuco*. 21.07.2006.

PROJETO PREVÊ UTILIZAÇÃO DE BASE AÉREA PARA CARGAS. *A Tribuna de São Paulo*. 19.06.2006.

SEM DIRETORES AGENCIA REGULADORA BLOQUEIA LICITAÇÃO DE PORTOS. *Folha de São Paulo*. 18.07.2006

Sites consultados

ANTAQ – Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Noticias/%7B8E53500C-A5CC-4EE9-BC13-D8D2E22A9A29%7D_SistemaAgiliza.htm>. Acesso em: 29 jun. 2006, 14:40.

BARBOSA, M. Z; ASSUMPTÃO, R. (2001). *Situação e perspectivas das exportações brasileiras do complexo soja*. Disponível em: <<http://www.iea.sp.gov.br/out/verTexto.php?codTexto=227>>. Acesso em: 16 maio 2005.

BRASIL. Lei Nº. 11.079 de 30 de dezembro de 2004. *Institui normas gerais para licitação e contratação de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>> Acesso em: 26 maio 2006, 22:50.

_____. Lei Nº. 8.630 de 25 de fevereiro de 1993. *Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>> Acesso em: 26 maio 2006, 19:30.

COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO - CONAB. *Quarto levantamento de avaliação da safra 2004/05*. Brasília, abr. 2005. Disponível em: <<http://conab.gov.br>>. Acesso em: 16 maio 2006, 22:00.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - MT. DEPARTAMENTO DE PORTOS – DP. SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – STA. *Anuário estatístico portuário*. Disponível em: <<http://www.w3c.org/TR/1999/REC-html401-19991224/frameset.dtd>> Acesso em: 14 maio 2006.

PONTOS FUNDAMENTAIS PARA A INDÚSTRIA NA ÁREA DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CARGA. Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO433.htm>>. Acesso em 29 de abr de 2006, 20:30.

SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR. *Exportações do complexo da soja*. Disponível em: <<http://www.abiove.com.br/export.html>> Acesso em: 21 ago 2006 as 14.00h.

SOJA. Disponível em: <<http://www.iea.sp.gov.br/out/verTexto.php?codTexto=227>>. Acesso em: 16 jun 2006, 19:40.

SOJA: MATO GROSSO LIDERA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS EM 2006. Disponível em: <http://www.agrinovaweb.com.br/agw_artigo.vxlpub?Codnoticia=111861>. Acesso em: 20 mai. 2006. 19:30.